

Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 4 | 2025 – Wintersession der eidgenössischen Räte, 1. – 19. Dezember 2025

Bern, 25 | 11 | 2025

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist das Rückgrat unserer Mobilität und ein im Ausland oft bewundertes Erfolgsmodell. Millionen Menschen nutzen täglich Bahn, Bus und Tram. Auch im letzten Jahr war das Bahnfahren in keinem anderen europäischen Land so beliebt wie in der Schweiz. Das zeigen die neusten Zahlen unserer [Europameisterstatistik](#). Darauf dürfen wir stolz sein. Dies ist aber kein Grund zum Ausruhen. Ein hochwertiges öV-System bleibt nur mit vorausschauenden Investitionen und einer gesicherten Finanzierung dauerhaft leistungsfähig. Nur so können wir für die Schweizer öV-Industrie die notwendige Grundlage für erfolgreiche Exportaktivitäten erhalten.

Besonders zentral ist die mittel- und langfristige Sicherung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), aus dem Unterhalt und Ausbau des Bahnnetzes finanziert werden. Ab 2031 droht dem BIF ein deutlicher Einbruch bei den Einnahmen, weil befristete Finanzierungsquellen wegfallen. Gleichzeitig plant der Bund im Entlastungspaket 27 eine Reduktion der Einlagen bei den Verkehrsinfrastrukturen um mehrere hundert Millionen Franken (2027-29), 200 Millionen Franken pro Jahr beim BIF und 100 Millionen Franken pro Jahr beim NAF. Wird diese Finanzierungslücke nicht geschlossen, drohen Verzögerungen und Streichungen von Projekten. Selbst der Substanzerhalt des Bahnnetzes würde unter Druck geraten. Es braucht daher rasch eine tragfähige Lösung, damit laufende Ausbauvorhaben termingerecht realisiert, der Substanzerhalt planmässig durchgeführt und künftige Projekte verlässlich geplant werden können.

Im öV-Angebot ist im regionalen Personenverkehr (RPV) eine moderate Erhöhung der Mittel notwendig. Die steigenden Kosten im bestellten Verkehr führen dazu, dass der vom Bundesrat vorgesehene Finanzrahmen für 2026–2028 nicht ausreicht. Ohne die vom Ständerat vorgeschlagenen zusätzlichen 160 Millionen Franken drohen unmittelbare Angebotskürzungen. Diese Mittel sind entscheidend, damit Pendlerinnen und Pendler weiterhin auf ein attraktives öV-Angebot zählen können und die insgesamt erfreuliche Entwicklung im öV nicht an Schwung verliert.

Der Bericht von Professor Weidmann der ETH Zürich zum Projekt Verkehr '45 zeigt klar: Ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten drohen markante Engpässe, denn der Verkehr auf Schiene und Strasse wird weiterwachsen. Eine Vorlage zum Bahnausbau und dessen Finanzierung soll im 2027 ins Parlament und voraussichtlich im 2028 vor die Stimmbevölkerung kommen. Die kommenden Monate sind daher entscheidend, um die richtigen Prioritäten für Angebotsverbesserungen zu setzen und damit die Weichen für ein deutliches Ja zu einem leistungsfähigen öV bis und nach 2045 zu stellen.

Bei der LITRA betonen wir stets: Der öV ist weit mehr als ein Budgetposten des Bundes. Er verbindet die ganze Schweiz und ist ein zentraler Standortvorteil unserer Volkswirtschaft. Effizienz im Mitteleinsatz ist wichtig, doch kurzfristige Sparübungen dürfen dieses Erfolgsmodell nicht gefährden. Jetzt gilt es zu handeln. Die LITRA wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der öffentliche Verkehr auch künftig ein entscheidender Erfolgsfaktor für unser Land bleibt.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und danke Ihnen für Ihre Unterstützung für den öffentlichen Verkehr.

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

- Moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits im regionalen Personenverkehr
- Entlastungspaket 27 sieht zahlreiche Sparmassnahmen im öV vor
- Voranschlag 2026 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2027-2029
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Elektro-Lastwagen sollen ab 2029 der LSVA unterstellt werden
- Langfristige Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sicherstellen
- Autoverlade sollen von Solidarbürgschaften des Bundes profitieren
- Vorgaben für SBB Cargo gefordert

Moderate Erhöhung des Verpflichtungskredits im regionalen Personenverkehr

Zur Unterstützung des regionalen Personenverkehrs (RPV) schlägt der Bundesrat für die Jahre 2026-2028 einen Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken vor. Aus Sicht der öV-Branche und der Kantone ist der beantragte Kredit zu knapp bemessen, um die wachsenden Herausforderungen im RPV zu meistern. Auf Vorschlag seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) hat der Ständerat den Kredit in der Herbstsession um 160,2 Millionen Franken erhöht. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) unterstützt diesen Beschluss des Ständerates ebenfalls. Der Nationalrat behandelt das Geschäft in der Wintersession.

Im regionalen Personenverkehr (RPV) werden alle Regionen der Schweiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Der RPV wird täglich von rund 2,5 Millionen Menschen genutzt und macht etwa ein Drittel des öffentlichen Verkehrs (öV) aus. Bund und Kantone bestellen den RPV gemeinsam bei den Transportunternehmen, wobei die Ticketerlöse im Durchschnitt etwas mehr als die Hälfte der Kosten decken und der restliche Teil von ihnen abgegolten wird.

Bundesrat will Abgeltungen etwas tiefer halten

Der Bundesrat beantragt für die Jahre 2026 bis 2028 einen Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken zur Mitfinanzierung des RPV. Dies entspricht einer Erhöhung um 2,3 Prozent gegenüber dem Kredit, den das Parlament 2021 für die laufende Finanzierungsperiode bewilligt hatte. Mit dem neuen Kredit sollen auch Angebotsausbauten sowie Investitionen in modernere Züge, Elektrobusse und Informationssysteme ermöglicht werden. Der Bundesrat möchte seine Abgeltungen ab 2027 jedoch reduzieren, indem die ungedeckten Kosten um 5 Prozent gesenkt werden. Dafür fordert er die Transportunternehmen auf, ihre Kosten weiter zu optimieren und höhere Verkehrseinnahmen zu erzielen (siehe auch Beitrag unter Entlastungspaket 27).

Ständerat spricht sich für Erhöhung des Verpflichtungskredits aus

Die Erhöhung um 160,2 Millionen Franken entspricht einem Drittel der Differenz zwischen dem beantragten Kredit des Bundesrates von 3,4 Milliarden Franken und der ursprünglichen Forderungen der öV-Branche in der Vernehmlassung. Die KVF-S argumentierte, dass mit dieser Erhöhung die Transportunternehmen und Besteller weiterhin zu Effizienzsteigerungen angehalten werden, das bestehende RPV-Angebot aber dennoch sichergestellt werden kann.

öV-Branche unterstützt Entscheid des Ständerates

Für die öV-Branche ist diese moderate Erhöhung alles andere als ideal, aber akzeptabel. Angesichts der angespannten Situation bei den Bundesfinanzen ist sie ebenfalls gewillt, ihren Beitrag an die Sparbemühungen des Bundes zu leisten. RPV-Linien bilden in vielen Regionen der Schweiz das Rückgrat der öV-Erschliessung. Damit sichergestellt werden kann, dass der RPV diese zentrale Drehscheibenfunktion weiterhin mit hoher Qualität wahrnehmen kann, ist es aus Sicht der öV-Branche unumgänglich, dass der Beitrag an den RPV gemäss Entscheid des Ständerates um 160,2 Millionen Franken erhöht wird.

Unterstützung in nationalrätlichen Kommissionen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) empfiehlt ihrem Rat ebenfalls, dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Sie sieht die Erhöhung um 160,2 Millionen Franken als Kompromiss zwischen den finanziellen Möglichkeiten des Bundes und den Bedürfnissen des RPV. Die KVF-N betonte, dass so die Weiterentwicklung des Angebots gesichert wird. Der Entscheid kam mit 12 zu 12 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten zustande. Eine Minderheit der Kommission spricht sich für eine Erhöhung des Verpflichtungskredits von 250 Millionen Franken aus, während eine zweite Minderheit den Vorschlag des Bundesrates von 3,4 Milliarden Franken unterstützt.

Die Finanzkommission des Nationalrates (FK-N) unterstützt den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit von 3,4 Milliarden Franken mit 13 zu 12 Stimmen. Der Nationalrat wird das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.055 | Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2026–2028. Verpflichtungskredit

Entlastungspaket 27 sieht zahlreiche Sparmassnahmen im öV vor

Die Ausgaben des Bundes stiegen in den letzten Jahren schneller als die Einnahmen. Zukünftig können so die Vorgaben der Schuldenbremse nicht mehr eingehalten werden. Der Bundesrat hat deshalb ein Entlastungspaket mit 57 Massnahmen verabschiedet, um die Einnahmen und Ausgaben des Bundeshaushaltes in ein Gleichgewicht zu bringen. Einige dieser Massnahmen betreffen den öffentlichen Verkehr. Die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen von National- und Ständerat haben entsprechende Mitberichte zuhanden ihrer Finanzkommissionen verfasst. Der Ständerat befasst sich mit diesem Geschäft in der Wintersession.

Mit dem [Entlastungspaket 27 \(EP27\)](#) soll der Bundeshaushalt im Jahr 2027 um 2,4 Milliarden und in den Jahren 2028-2029 um rund 3 Milliarden Franken entlastet werden. Die Massnahmen setzen dabei vor allem auf der Ausgabenseite an. Für 36 Massnahmen ist eine Gesetzesänderung erforderlich. Diese werden im Rahmen eines Mantelerlasses zusammengefasst. Massnahmen, für welche keine Gesetzesänderung notwendig ist, werden im Rahmen des Voranschlags für das Jahr 2027 behandelt. Geplant ist das Inkrafttreten der Gesetzesanpassungen auf Anfang 2027.

Mehrere Massnahmen betreffen den öV

Von den Sparmassnahmen sind verschiedene Aufgabengebiete des Bundes betroffen. Der Bereich des Verkehrs macht 17 Prozent des EP27 aus. Das grösste Sparpotenzial sieht der Bundesrat bei der Kürzung der Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) von 200 Millionen Franken pro Jahr von 2027 bis 2029. Folgende Massnahmen betreffen ebenfalls den Verkehrsbereich:

- Kürzung der Beiträge für Hauptstrassen
- NAF: Kürzung der Einlagen
- Erhöhung des Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr (RPV)
- BIF: Kürzung der Einlagen
- Kürzung der Beiträge an den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr
- Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe
- Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren
- Kürzung der allgemeinen Strassenbeiträge
- Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen

öV Branche lehnt Sparmassnahmen ab

Die öV-Branche lehnt die vorgesehenen Sparmassnahmen im Verkehrsbereich weitgehend ab. Eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr würde zu einer zusätzlichen Belastung der Kantone, zu einem Angebotsabbau oder zu höheren

Tarifen führen. Dies würde die Attraktivität des öV schwächen. Kürzungen der Einlagen in den BIF und den NAF gefährden den Substanzerhalt und verzögern zentrale Infrastrukturprojekte in Bahn und Agglomerationen. Ein Teilverzicht auf die Förderung alternativer Antriebssysteme würde die Dekarbonisierung bremsen. Ebenso lehnt die Branche die Massnahme bezüglich des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs ab, da diese Mittel erforderlich sind, um klimafreundliche internationale Fernverkehrsangebote auszubauen und tragfähige Alternativen zu Flugreisen zu stärken.

Mitberichte beantragen Verzicht von Massnahmen

Die Verkehr- und Fernmeldekommissionen (KVF-S und KVF-N) haben zuhanden ihrer Finanzkommissionen je einen Mitbericht verfasst. Die KVF-N lehnt die Erhöhung des Kostendeckungsgrades im RPV ab. Die KVF-S verlangt, die Beiträge an Regionalflughäfen nicht zu kürzen. Ebenso fordern beide Kommissionen, auf die Kürzung der Einlagen in den BIF zu verzichten. Bei der Förderung alternativer Antriebssysteme setzen sich beide Kommissionen dafür ein, dass 40 Millionen statt der vom Bundesrat vorgesehenen 30 Millionen Franken für den konzessionierten Personenverkehr bereitgestellt werden. Beide Kommissionen betonen, dass die Massnahmen des EP27 einen beträchtlichen Leistungsabbau im Bereich der Mobilität vorsehen.

Finanzkommission des Ständerates tritt auf EP27 ein

Die Finanzkommission des Ständerates (FK-S) ist mit 9 zu 4 Stimmen auf das EP27 eingetreten und hat danach mit der Detailberatung begonnen. Die Mehrheit der FK-S sieht das EP27 als essenziell an. Eine Minderheit der Kommission wollte nicht auf dieses Geschäft eintreten, da die Sparmassnahmen folgenreiche Auswirkungen haben. Die FK-S wird an ihrer Sitzung vom 27./28. November (nach unserer Publikation) das Geschäft zuhanden des Ständerates fertig beraten.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.063 | Entlastungspaket 27 für den Bundeshaushalt \(EP 27\)](#)

Voranschlag 2026 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2027-2029

Für das Jahr 2026 prognostiziert der Bund nach drei Nachmeldungen ein Finanzierungsdefizit von 348 Millionen Franken im ordentlichen Haushalt. Die Schuldenbremse lässt ein konjunkturelles Defizit von 720 Millionen Franken zu. Die Finanzkommissionen legen ihren Räten ein Schuldenbremse-konformes Budget 2026 vor, jeweils mit einem strukturellen Überschuss von 384,9 Millionen Franken (Ständerat) und 138,7 Millionen Franken (Nationalrat).

Der Bundesrat legt der Bundesversammlung einmal pro Jahr mit einer Botschaft den [Voranschlag 2026 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan](#) (IAFP) vor. Dieser zeigt für das kommende Budgetjahr sowie die drei folgenden Planjahre die vorgesehenen Aufwände und Investitionsausgaben, die erwarteten Erträge und Investitionseinnahmen sowie die gesamten Ausgaben und die geschätzten Gesamteinnahmen auf.

Aufgrund von unvorhergesehenen Mehreinnahmen aus dem Kanton Genf, besteht im Voranschlag 2026 des Bundes ein grösserer Schuldenbremse-konformer Handlungsspielraum als angenommen. Die Meldung von rund 290 Millionen Mehreinnahmen in den Bundeshaushalt erfolgte am gleichen Tag wie die Medienmitteilung der Finanzkommission des Ständerates (FK-S) zum Voranschlag 2026.

Nachtrag Voranschlag 2025: Finanzkommissionen wollen im 2025 dank Mehreinnahmen mehr Mittel für BIF sprechen

Der Voranschlag 2026 ist vor allem auf Grund der Sparmassnahmen der letzten zwei Jahre noch strukturell im Gleichgewicht. Zu den Sparmassnahmen gehörten auch die Kürzungen der Einlagen in den NAF (-0,2 Milliarden) und in den BIF (-0.15 Milliarden). Im Rahmen der Besprechung des zweiten Nachtrags des Voranschlags 2025 haben die Mehrheit der Finanzkommission des Ständerates (FK-S) und des Nationalrates (FK-N) im November 2025 eine zusätzliche Einlage von 100 Millionen Franken in den BIF beantragt. Die FK-S begründet dies mit den Mehreinnahmen aus dem Kanton Genf, welche ebenfalls das Rechnungsjahr 2025 tangieren.

FK-S will Unterstützung für alternative Antriebssysteme für Busse und Schiffe weiter kürzen

Seit dem 1.1.2025 ist das CO₂ Gesetz in Kraft. Darin sind bis zu 47 Millionen Franken pro Jahr als Unterstützungsbeiträge für die Beschaffung und Umrüstung von Schiffen und Bussen auf alternative Antriebssysteme vorgesehen. Im Voranschlag 2025 wurden 36,3 Millionen Franken dafür zur Verfügung

gestellt. Der Bundesrat schlägt nun vor, im nächsten Jahr 30 Millionen Franken bereitzustellen. Das entspricht einer Reduktion von 6,3 Millionen Franken im Vergleich zum Voranschlag 2025. Die FK-S schlägt ihrem Rat mit 7 zu 5 Stimmen bei einer Enthaltung nun vor, diese Mittel zusätzlich um 10 Millionen auf insgesamt 20 Millionen Franken zu kürzen.

Finanzkommissionen sind sich uneins bei Subventionierung der Nachtzüge

Mit Inkrafttreten des CO₂-Gesetzes auf den 1.1.2025 können Nachtzüge mit bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr subventioniert werden. Der Bundesrat hat im Voranschlag 2026 Mittel von 10 Millionen Franken für den grenzüberschreitenden Personenschienenverkehr vorgeschlagen. Die FK-S schlägt ihrem Rat nun mit 8 zu 3 Stimmen bei zwei Enthaltungen vor, diese Subventionen ganz zu streichen. Die Mehrheit der FK-N hält hingegen an der Unterstützung der Nachtzüge im Umfang von 10 Millionen Franken fest. Ein Antrag in der Kommission, diese Mittel zu streichen wurde mit 13 zu 11 Stimmen abgelehnt.

Eine Minderheit der FK-N forderte zudem, die Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) um weitere 100 Millionen zu erhöhen. Dieser Antrag wurde mit 14 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Beide Kommissionen beantragen somit keine weiteren Änderungen beim Bahninfrastrukturfonds und beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds.

Bundesrat betont Notwendigkeit von EP27

Gemäss Bundesrat wird es ab 2027 allerdings noch mehr Entlastungen brauchen. Mit dem Entlastungspaket 2027 (EP27) legt der Bundesrat die Basis für ausgeglichene Finanzpläne. Das EP27 sieht auch verschiedene Kürzungen im öV vor ([siehe auch Beitrag unter Entlastungspaket 27](#)).

Die beiden Räte werden den Voranschlag 2026 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2027-2029 in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.041 | Voranschlag 2026 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2027-2029](#)

[25.042 | Voranschlag 2025. Nachtrag II | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Elektro-Lastwagen sollen ab 2029 der LSVA unterstellt werden

Der Bundesrat schlägt vor, dass die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2029 auch für elektrisch angetriebene Lastwagen erhoben werden soll. Damit will der Bundesrat sicherstellen, dass der Schwerverkehr weiterhin seine Kosten trägt und die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene auch künftig unterstützt wird. Ein Rabattsystem bis 2035 soll die Dekarbonisierung der Schweizer Lastwagenflotte weiter vorantreiben. Der Nationalrat wird das Geschäft in der Wintersession behandeln.

Der Bundesrat will die **leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)** an die veränderten technischen und marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen anpassen. Heute sind fast 90 Prozent der Lastwagen in der günstigsten Abgabekategorie eingereiht und elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge gänzlich von der LSVA befreit. Dadurch soll die Dekarbonisierung beim Gütertransport auf der Strasse unterstützt werden. Gleichzeitig sinken damit allerdings die Einnahmen aus der LSVA und die Verlagerungswirkung der Abgabe nimmt stetig ab. Mit der Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) soll deshalb ab 2029 auch für elektrisch angetriebene Lastwagen die LSVA erhoben werden.

Dank Rabattsystem bleibt Umstellung attraktiv

Die elektrisch angetriebenen Lastwagen sollen neu in die günstigste Abgabekategorie eingeteilt werden. Dafür werden die Fahrzeuge der Euro-VI-Norm neu in die zweitgünstigste Kategorie verschoben, zusammen mit Euro-VII-Fahrzeugen. Um Investitionen in emissionsärmere Fahrzeuge dennoch attraktiv zu halten, schlägt der Bundesrat ein befristetes Rabattsystem bis 2035 vor: Euro-VII-Fahrzeuge können bis 2035 mit Rabatten begünstigt werden. Der Bundesrat betont, dass diese Anpassungen sowohl die Dekarbonisierung als auch die Planungssicherheit der Transportunternehmen fördern sollen. Die Revision ist mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU vereinbar.

KVF-N will Planungssicherheit sicherstellen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die Vorlage ausführlich beraten und unterstützt die Stossrichtung des Bundesrates. So hat sich die KVF-N in der Detailberatung dagegen ausgesprochen, den Teuerungsausgleich bei den pauschal erhobenen Abgaben (Art. 4 Abs. 2) und den Tarifen der LSVA (Art. 8a) im Gesetz weiter zu präzisieren und unterstützt mit 13 zu 12 Stimmen den Antrag des Bundesrates, welcher dem Bundesrat bei der Anpassung an die Teuerung mit einer Kann-Formulierung die nötige

Flexibilität gibt. Die Mehrheit der KVF-N lehnt es ebenfalls ab, dass CO₂-neutral angetriebene Lastwagen von Rabatten profitieren könnten, da dies schwer umsetzbar sei.

Die Kommissionsmehrheit beantragt ihrem Rat jedoch, dass zur Förderung elektrisch angetriebener schwerer Motorfahrzeuge ab 2029 bis 2035 ein reduzierter Tarif der LSVA gelten soll (Art. 8b Abs. 1). Die Kommissionsmehrheit möchte Planungssicherheit schaffen und hat sich daher gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Kann-Formulierung und für einen klaren Endzeitpunkt der reduzierten Tarife ausgesprochen. Zudem sollen auch Mindestwerte für die Rabatte festgelegt werden (Art. 8b Abs. 2), und diese sollen für die Jahre 2029 bis 2032 höher sein als der Bundesrat vorgeschlagen hat (2029 und 2030: 100 Prozent; 2031: 70 Prozent; 2032: 50 Prozent). Schliesslich soll der Bundesrat mindestens ein Jahr vor Inkrafttreten der reduzierten Tarife die Höhe der Rabatte bekanntgeben.

Die Kommission hat die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 17 zu 8 Stimmen angenommen.

KVF-N reicht Motion zu Anpassung der LSVA-Abgabesätze ein

Bereits an ihrer Sitzung im August, anlässlich der ersten Detailberatung zur Teilrevision des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG), hatte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) über die Notwendigkeit einer Anpassung der LSVA-Abgabesätze diskutiert. Dabei wurde mit 12 zu 11 Stimmen bei 2 Enthaltungen eine Kommissionsmotion für Anpassungen der Schwerverkehrsabgabenverordnung eingereicht. Diese beauftragt den Bundesrat, die LSVA-Abgabesätze ab 1. Januar 2027 so zu erhöhen, dass die Ausschöpfung der LSVA gemäss Bedingungen des Landverkehrsabkommen (LVA) mit der EU erreicht wird. Eine Kommissionsminderheit lehnt diese Motion ab. Sie macht sich Sorgen um die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen.

Der Nationalrat wird die beiden Geschäfte in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

25.058 | [Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Weiterentwicklung. Teilrevision SVAG](#)
25.3956 Motion KVF-N | [Anpassung der Schwerverkehrsabgabenverordnung](#)

Langfristige Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sicherstellen

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) fordert den Bundesrat mittels einer Motion auf, mit geeigneten Massnahmen die Alimentierung und Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu sichern, damit die vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte umgesetzt werden und auch künftige Vorhaben auf eine verlässliche Finanzierung zählen können. Damit soll die Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnnetzes langfristig gewährleistet werden. Der Nationalrat behandelt die Motion als Zweitrat in der Wintersession.

Die KVF-S zeigt dafür unterschiedliche Optionen auf, welche den BIF stärken und keine weiteren Steuermittel benötigen. Insbesondere sind dies Anpassungen bei der Rückzahlung der vom FinöV-Fonds übernommenen Schulden, der Verzicht auf die Mindestreserve von 300 Millionen Franken, mehr Flexibilität bei der Liquiditätsplanung durch begrenzte Neuverschuldung, die Ausschöpfung der maximal möglichen Einlagen aus der LSWA sowie die Verlängerung des befristeten Mehrwertsteuer-Promilles nach 2030. Der Bundesrat soll nun abwägen, welche (Kombination von) Massnahmen am besten geeignet sind.

Ständerat und Bundesrat unterstützen die Motion

Der Ständerat hat die Kommissionsmotion in der Herbstsession angenommen. Bundesrat Albert Rösti unterstrich dabei, dass auch der Bundesrat die Motion unterstützt, da er für die langfristige Finanzierung der Bahn- und öV-Projekte zentral sei. Gleichzeitig hält der Bundesrat fest, dass sämtliche Massnahmen im Einklang mit der Schuldenbremse umgesetzt werden müssen.

KVF-N unterstützt die Motion

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) empfiehlt ihrem Rat mit 19 zu 5 Stimmen, die Motion anzunehmen. Angesichts des absehbaren Liquiditätsengpasses im BIF erachtet sie es als wichtig, dass der Bundesrat rasch Massnahmen zur Stabilisierung der Finanzierung prüft und vorlegt. Eine Minderheit lehnt die Motion ab, da sie die bevorstehenden Entscheide zur Priorisierung und Finanzierung der Verkehrsprojekte abwarten möchte.

Der Nationalrat wird die Motion in der Wintersession behandeln.

Autoverlade sollen von Solidarbürgschaften des Bundes profitieren

In der Schweiz gibt es vier Autoverlade: Lötschberg, Vereina, Furka und Simplon. Eine parlamentarische Initiative fordert, dass alle Autoverlade beim Erwerb von Rollmaterial von Bundesbürgschaften profitieren können. Nach der Behandlung der Vorlage im Ständerat geht sie in der Wintersession mit einer letzten Differenz an den Nationalrat zurück.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) möchte das bestehende Instrument der Solidarbürgschaften, das im regionalen Personenverkehr (RPV) bereits zur Anwendung kommt, auch auf den Autoverlad ausweiten. Damit sollen Transportunternehmen dank Bundesbürgschaften von günstigeren Finanzierungskonditionen für Rollmaterial und Betriebsmittel profitieren. Der Bundesrat befürwortet die parlamentarische Initiative. Er erachtet Bundesbürgschaften als geeignetes Instrument, um die Zinskosten der Transportunternehmen zu senken und damit auch den Abgeltungsbedarf des Bundes zu verringern. Gemäss Subventionsgesetz können Bürgschaften jedoch nur dort eingesetzt werden, wo der Bund Leistungen bestellt – also bei nicht kosten-deckenden Autoverladen.

Ständerat will alle Autoverlade unterstützen

Der Ständerat hat die Vorlage in der Herbstsession als Zweitrat beraten und den Bürgschaftsrahmenkredit sowie die Änderung des MinVG mit 35 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen deutlich angenommen. Abweichend vom Nationalrat sprach sich der Ständerat dafür aus, dass alle vier Verladestationen Zugang zu Bürgschaften erhalten sollen und nicht nur jene, die nicht kostendeckend arbeiten. Das finanzielle Risiko für den Bund wird als gering eingeschätzt. Damit folgte die kleine Kammer der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S).

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) hat die verbleibende Differenz beraten und empfiehlt ihrem Rat mit 15 zu 10 Stimmen, sich dem Ständerat anzuschliessen. So sollen künftig alle vier Autoverlade Zugang zu Bürgschaften erhalten und nicht nur der Autoverlad Furka, der einzige Autoverlad, welcher momentan für diese qualifiziert wäre.

Der Nationalrat wird das Geschäft in der Wintersession 2025 behandeln.

Vorgaben für SBB Cargo gefordert

Am 1. Januar 2026 tritt das revidierte Gütertransportgesetz (GüTG) in Kraft. Mittels Motion wird der Bundesrat von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) aufgefordert, der SBB Cargo für die Leistungsperiode 2026–2029 verbindliche Vorgaben zu machen. Diese sollen sicherstellen, dass im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) kein weiterer Leistungsabbau erfolgt und im kombinierten Verkehr ein Kernnetz erhalten bleibt. Die Motion wird in der Wintersession im Ständerat behandelt.

Eine von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) eingereichte Motion verlangt für SBB Cargo verbindliche Vorgaben für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und den kombinierten Verkehr. Zudem wird ein Umsetzungsplan für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs bis 2035 gefordert. Hintergrund sind die wegen der notwendigen Transformation von SBB Cargo erfolgten Entscheide, die Preise zu erhöhen, die Bedienpunkte zu reduzieren und das Netz für den kombinierten Verkehr zu verkleinern.

Massnahmenpaket soll Wirkung entfalten können

Das Gütertransportgesetz (GüTG) wurde erst im Frühling 2025 verabschiedet und soll im Januar 2026 in Kraft treten. Das GüTG enthält Massnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs. Ziel ist es, den EWLV mittelfristig eigenwirtschaftlich zu betreiben. Für die ersten Jahre stehen finanzielle Unterstützungen bereit. Nach Ansicht der KVF-S kann dieses Ziel nicht erreicht werden, wenn SBB Cargo aus betriebswirtschaftlichen Gründen das Angebot reduziert und die Preise erhöht. Die Partner von SBB Cargo benötigen vielmehr Planungssicherheit. Sie sollen sich darauf verlassen können, dass die publizierten Konditionen bis 2029 gelten und Preisanpassungen nur im Rahmen der Teuerung erfolgen.

Mehrheit der KVF-S sieht Handlungsbedarf

Aus Sicht der KVF-S besteht ein Handlungsbedarf, weil die Massnahmen seitens SBB Cargo den Beschlüssen des Parlaments und des GüTG entgegenwirken. Eine Minderheit der KVF-S beantragt ihrem Rat die Kommissionsmotion abzulehnen. Vorgängig zur Kommissionsmotion wurde eine gleichnamige Motion eines Ratsmitglieds eingereicht.

Der Ständerat wird beide Motionen in der Wintersession behandeln.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[25.4409 | Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr](#)

[25.4147 | Sicherung des Leistungsniveaus bei SBB Cargo inklusive Erhalt eines Kernnetzes im kombinierten Güterverkehr](#)